



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 293]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 25, 2017/श्रावण 3, 1939

No. 293]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 25, 2017/SRAVANA 3, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 11 जुलाई, 2017

सं. टीएमपी/12/2017-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा वी. ओ. चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) से प्राप्त, मौजूदा स्केल दरों में निर्धारित एंकरेज शुल्क के संशोधन के लिए, टीएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 आदेश के अनुसार अनुमोदित, प्रस्ताव को निम्नलिखित आदेश द्वारा निपटाता है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/12/2017— वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

- - -

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी एस वाला सुब्रह्मण्यनसदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मई 2017 के इस 24 वें दिन पारित)

यह केस , वी.ओ. चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) से प्राप्त, मौजूदा स्केल दरों में निर्धारित एंकरेज शुल्क के संशोधन के लिए, टीएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 आदेश के अनुसार अनुमोदित प्रस्ताव से सम्बन्धित है ।

2. इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी के लिए दरों और प्रदर्शन मानकों के संशोधित स्केल को मंजूरी देकर, 17 सितंबर 2016 को ऑर्डर नं. टीएमपी/29/2016. वीओसीपीटी को पास किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर और प्रदर्शन मानकों के संशोधित स्केल को 10 अक्टूबर 2016 के राजपत्र सं. 370 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था। वीओसीपीटी के संशोधित स्केल के संबंधित विस्तृत बोलने वाले आदेश को भारत के राजपत्र में 28 नवंबर 2016 को राजपत्र सं. 427 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था ।

3. अब, वीओसीपीटी ने 10 फरवरी 2017 के अपने पत्र सं एफआईएन-ओएफएफसीटी-एसओआर-आरईवीआईएस -VI-15 के कवर के तहत 10 फरवरी 2017 को अपनी ईमेल के माध्यम से निम्नलिखित आधार पर एंकरेज शुल्क के संशोधन के लिए प्रस्तावित किया है:

- (i) एसओआर की धारा 2.6.1 के अनुसार लंगर शुल्क लगाया जाता है जो बर्थ किराये शुल्क के 9: से 10: तक बैठता है। वर्तमान में यह पाया गया है कि वीओसीपीटी में कई जहाज एंकरेज में इंतजार कर रहे हैं और एजेंट समय पर जहाजों को तैयार नहीं कर पा रहे हैं जिससे लंगर में इंतजार के कारण अधिक जहाजों की स्थिति पैदा हो रही है, हालांकि कुछ बर्थ खाली हैं। इससे पोर्ट की कोई गलती ना होने के बावजूद जहाजों की अधिक प्रतीक्षा होती है। कोयले के जहाजों के मामलों में कोयले को संभालने वाले बर्थ की प्रतीक्षा में कई जहाजों को झुंड में नामांकित किया गया और इसी कारण जहाज एंकरेज में ही इंतजार करते रह जाते हैं या तो स्टोरेज की जगह के लिए या आयातकर्ता के अन्य कारणों के लिए नौवहन मंत्रालय नियमित रूप से कुल टर्न अराउंड के समय पर नजर रखता है जिसमें जहाजों की पूर्व बर्थिंग निरोध भी शामिल है।
- (ii) उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, जहाजों के बर्थिंग को सुव्यवस्थित बनाने और पूर्व बर्थिंग निरोध को कम करने और वीओसीपीटी में चारों ओर घूमने के लिए समय को कम करने, जहाज के लिए बर्थ किराया प्रभार का 30% हिस्सा लंगर की फीस बढ़ाने के लिए निम्नलिखित प्रस्ताव है, यदि बर्थ तैयार है पर पोत बर्थ के साथ आने के लिए तैयार नहीं है तो इसके तहत मौजूदा टैरिफ अनुसूची को 2.6.1 के मौजूदा अनुसूची के बाद शामिल किया जाएगा जैसा की नीचे विस्तृत रूप में दिया गया है:

2.6.1(बी) एंकरेज शुल्क जब बर्थ तैयार है, लेकिन जहाज तैयार नहीं हैं:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई अंश			
		हॉर्बर बेसिन के अंदर किसी भी क्षेत्र में पोत के रहने के लिए, लेकिन किसी भी बर्थ / घाट पर व्यक्तिगत रूप से या डबल बैंकिंग के माध्यम से कब्जा लिए बिना		पोत के, हॉर्बर बेसिन के बाहर और वी. ओ.चिंदबरनार पोर्ट ट्रस्ट के भीतर, अधिसूचित की सीमाओं में किसी भी क्षेत्र में रहने के लिए.	
		कोस्टल जहाज (रुपए में)	विदेशगामी जहाज (यूएस \$ में)	कोस्टल जहाज (रुपए में)	विदेशगामी जहाज (यूएस \$ में)
1	3,000 जीआरटी तक और समावेशी	0.0193 न्यूनतम दशा में रु 37.99	0.00074 न्यूनतम दशा में यूएस \$1.4558	0.0231 न्यूनतम दशा में रु 45.96	0.00087 न्यूनतम दशा में यूएस \$ 1.7622
2	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.0126 न्यूनतम दशा में रु 57.94	0.00049 न्यूनतम दशा में यूएस \$ 2.22	0.0153 न्यूनतम दशा में रु 69.93	0.00057 न्यूनतम दशा में यूएस \$ 2.6817
3	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.0166	0.0006	0.0199	0.0008
4	15,001 से 20,000 जीआरटी	0.0206	0.0008	0.0249	0.0010
5	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.0278	0.0011	0.0329	0.0013
6	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.0306	0.0012	0.0366	0.0014
7	30,001 जीआरटी और ऊपर	0.0332	0.0013	0.0398	0.0015
8	डबल बैंकिंग	किसी एक जहाज के संबंध में जो अन्य जहाज के साथ दोहरे रूप से निर्भर है तथा एक बर्थ लिए हुए है, उससे ऊपर दिए गए अनुसूची में निर्दिष्ट एंकरेज शुल्क का आधा हिस्सा लिया जाएगा।			

नोट:

- (ए) कोयले के जहाज और तेल वाहिकाओं के मामलों में समर्पित जेट्टी के लिए इंतजार कर रहे मामलों में, ऊपर दिए गए एंकरेज के दर, प्रतीक्षारत वाहिकाओं पर लागू होगी जो कि किसी भी समय कतार में है।
- (बी) यदि, मामले में 2.6.1 (बी) लागू है, 2.6.1 (10%) लागू नहीं होगा।

4. बंदरगाह ने 13 फरवरी 2017 को व्यापार के साथ एक बैठक आयोजित की, जो कि प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं की सहमति मांग रहा था। बंदरगाह ने व्यापार के साथ हुई बैठक के मिनट ऑफ मीटिंग पेश किए जिसे बाद के पैरा में डील किया गया है।

5.1. निर्धारित सलाहकार प्रक्रिया के अनुसार, 10 फरवरी, 2017 को वीओसीपीटी के प्रस्ताव की नकल की प्रति संबंधित उपयोगकर्ताओं / संगठन निकाय / वीओटी ऑपरेटर्स को उनकी टिप्पणी मांगने के लिए भेजी गयी थी।

5.2. वीओसीपीटी के विषय प्रस्ताव की पावती भेजते हुए, हमारे 14 फरवरी 2017 को पत्र के माध्यम से, इसे वीओसीपीटी के ध्यान में लाया गया कि वीओसीपीटी के प्रस्ताव में कोयला (बल्क कार्गो) जहाजों के लिए एंकरेज शुल्क का संशोधन शामिल है। जैसा कि वीओसीपीटी को जानकारी है, 16 जून 2016 के अपने, संचार नंबर पीडी -11033/73/2013-पीटी (पीटी) के माध्यम से शिपिंग मंत्रालय (एमओएस) ने सूखी बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग पॉलिसी जारी की है, जो अन्य बातों के साथ, सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों को, एंकरेज में जहाजों की प्रतीक्षा के समय के आधार पर एंकरेज शुल्क के लिए एकाधिक स्लैब दरें बनानी है। इसलिए, कोयले के बर्तनों के लंगर का शुल्क बर्थिंग पॉलिसी के अनुरूप होना चाहिए। कोयले के जहाजों के लिए प्रस्तावित लंगर का शुल्क, बर्थिंग पॉलिसी का पालन करते नहीं दिखता है। इसलिए, वीओसीपीटी को अनुरोध किया गया था कि वह कोयले के जहाजों के लंगर शुल्क और एंकरेज के शुल्क द्वारा कवर किए जाने वाले किसी भी अन्य बल्क मालवाहक जहाजों के लंगर शुल्क की जांच करे और बर्थिंग पॉलिसी के साथ संरेखित करें।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 16 फरवरी, 2017 को वीओसीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के लिए एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति की। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठन/वीओटी ऑपरेटरों ने अपनी प्रस्तुतियां दी थी।

6.2. वीओसीपीटी को, 24 फरवरी 2017 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वह निम्नलिखित बिंदुओं पर कार्रवाई करे ताकि संयुक्त सुनवाई पर सहमति हो।

- (i) जून 2016 में, सरकार द्वारा जारी किए गए बर्थिंग पॉलिसी के साथ अपने प्रमुख प्रस्तावों की समीक्षा के लिए प्रमुख बंदरगाहों में लंगरवाही शुल्क के मानकीकरण। समीक्षा करते समय, वीओसीपीटी ने उपयोगकर्ताओं की आपत्ति रखने के लिए वीओसीपीटी 3 मार्च 2017 तक नवीनतम संशोधित प्रस्ताव दर्ज करे।
- (ii) टूटीकोरिन शिप एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए) ने हाथोंहाथ अपने लिखित तर्कों को वीओसीपीटी को भेजे और उसकी एक कॉपी टीएएमपी को भेजे।
- (iii) इंडियन चैंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (आईसीसीआई), वीओसीपीटी को तत्काल संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को लिखित में प्रस्तुत करे और एक कॉपी टीएएमपी को भेजे। वीओसीपीटी, आईसीसीआई द्वारा दिए गए तर्कों पर अपनी टिप्पणियां, एक सप्ताह के भीतर दे।

6.3. पैरा 7.2 (ii) में लाए गए कार्यवाही के जवाब में, टीएसएए ने 20 फरवरी 2017 के पत्र के माध्यम से विषय प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। टीएसएए से प्राप्त टिप्पणियों की एक कॉपी वीओसीपीटी को 24 फरवरी 2017 को हमारे पत्र के माध्यम से भेज दिया गया था। वीओसीपीटी ने 14 मार्च 2017 को अपने पत्र के माध्यम से टीएसएए की टिप्पणियों पर अपना जवाब दिया।

6.4. पैरा 7.2 (iii) में लाए गए कार्रवाई के मुद्दे के संदर्भ में, आईसीसीआई, हमारे पत्र दिनांक 24 फरवरी 2017 के अनुसार और 30 मार्च 2017 के अनुस्मारक के बाद, वीओसीपीटी और टीएएमपी को तत्काल संयुक्त सुनवाई में किए गए उनके तर्कों पर, अपने तर्क प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। जवाब में, आईसीसीआई ने 3 अप्रैल 2017 के, अपने ईमेल के माध्यम से अपनी टिप्पणियों को प्रस्तुत किया। आईसीसीआई से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतिलिपि वीओसीपीटी को 6 अप्रैल 2017 को हमारे पत्र के माध्यम से भेज दी गई थी। वीओसीपीटी ने आईसीसीआई की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी नहीं दी। हालांकि, आईसीसीआई द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियां टीएसएए द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों के समान हैं जिन पर पोर्ट ने पहले ही अपनी टिप्पणियां दी हैं।

6.5. संयुक्त सुनवाई की कार्रवाई के पहले पॉइंट के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने 28 फरवरी 2017 को पत्र के माध्यम से संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जो नीचे दिया गया है:

(i) 16 फरवरी 2017 को संयुक्त सुनवाई में हुई चर्चा के अनुसरण में और उपयोगकर्ता के अनुरोध पर बर्थिंग के लिए तैयार नहीं होने वाले जहाजों के लिए प्रासंगिक बर्थ किराया प्रभार के, लंगर शुल्क 30% की दर से को अगर बर्थ तैयार है, प्रस्तावित दंड प्रावधान को कम करने के अनुरोध पर विचार किया गया है, पर, प्रस्ताव पहले से दिनांक 10.02.2017 के पत्र के जरिए प्रस्तुत किया गया है, संशोधित इस प्रकार है:

(ए) एंकरेज शुल्क दर का, बर्थ किराया प्रभार की 15% प्रस्तावित किया गया है, उनके लिए जो बर्थ तैयार है, पर जहाज बर्थ के साथ के लिए तैयार नहीं है, तब उनके लिए नंबर 2.6.1 की मौजूदा अनुसूची के बाद अतिरिक्त टैरिफ अनुसूची को शामिल किया जाएगा जैसा की नीचे दिया गया है:-

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई अंश			
		हॉर्बर बेसिन के अंदर किसी भी क्षेत्र में पोत के रहने के लिए, लेकिन किसी भी बर्थ / घाट पर व्यक्तिगत रूप से या डबल बैंकिंग के माध्यम से कब्जा लिए बिना		पोत के, हॉर्बर बेसिन के बाहर और वी.ओ.चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट के भीतर, अधिसूचित की सीमाओं में किसी भी क्षेत्र में रहने के लिए	
		कोस्टल जहाज (रुपए में)	विदेशगामी जहाज (यूएस \$ में)	कोस्टल जहाज (रुपए में)	विदेशगामी जहाज (यूएस \$ में)
1	3,000 जीआरटी तक और समावेशी	0.0193 न्यूनतम दशा में रु 37.99	0.00074 न्यूनतम दशा में यूएस \$ 1.4558	0.01155 न्यूनतम दशा में रु 22.98	0.000435 न्यूनतम दशा में यूएस \$ 0.8811
2	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.0126 न्यूनतम दशा में रु 57.94	0.00049 न्यूनतम दशा में यूएस \$ 2.22	0.00765 न्यूनतम दशा में रु 34.97	0.000285 न्यूनतम दशा में यूएस \$ 1.34085
3	10,001 से to 15,001 जीआरटी	0.0166	0.0006	0.0100	0.0004
4	15,0001 to 20,000 जीआरटी	0.0206	0.0008	0.0125	0.0005
5	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.0278	0.0011	0.0165	0.0006
6	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.0306	0.0012	0.0183	0.0007
7	30,001 जीआरटी और ऊपर	0.0332	0.0013	0.0199	0.0008
8	डबल बैंकिंग	किसी एक जहाज के संबंध में जो अन्य जहाज के साथ दोहरे रूप से निर्भर है तथा एक बर्थ लिए हुए है, उससे ऊपर दिए गए अनुसूची में निर्दिष्ट एंकरेज शुल्क का आधा हिस्सा लिया जाएगा।			

नोट :

(i) यदि 2.6.1 (बी) लागू किया जाता है 2.6.1 (10%) लागू नहीं होगा।

वीओसीपीटी ने अनुरोध किया है कि उपर्युक्त संशोधित प्रस्ताव पर विचार करें और प्रस्तावित दरों को स्वीकृत करें।

7.1. वीओसीपीटी ने 24 अप्रैल 2017 को अपने ईमेल और 5 मई 2017 को फैक्स के माध्यम से 17 मार्च 2017 को हमारे द्वारा मांगे गए अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण के जवाब में, 30 मार्च 2017 के रिमाइंडर के बाद अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है। अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण का सारांश हमारे द्वारा मांगा गया, और बंदरगाह द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे सारणीबद्ध है:

क्र. संख्या	अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण हमारे द्वारा मांगा गया	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
1.	सामान्य	
(i)	वीओसीपीटी बोर्ड के प्रस्तावों की एक प्रति, इसके प्रस्तावों, वर्तमान दर मूल्य (एसओआर) में निर्धारित एंकोरेज प्रभावों की समीक्षाको अनुमोदित करते हुए, प्रस्तुत करे	बंदरगाह ने 5 मई 2017 को ईमेल के माध्यम से स्पष्ट किया गया है कि बोर्ड की मंजूरी नहीं भेजी जाती है क्योंकि बोर्ड की अगली बैठक में अनुमोदन किया जा रहा है और बोर्ड अनुमोदन की प्रतिलिपि प्राधिकरण को भेजी जाएगी। यद्यपि वीओसीपीटी ने बाद में सूचित किया की वीओसीपीटी का प्रस्ताव विधिवत रूप से वीओसीपीटी के अध्याय में अनुमोदन किया है।
(ii)	वीओसीपीटी ने 10 फरवरी 2017 को अपने ईमेल के माध्यम से सूचित किया है कि बैठक 13 फरवरी 2017 को तय की गई थी जिसमें बंदरगाह उपयोगकर्ताओं के साथ विषय प्रस्ताव पर उनकी सहमति मांगी गई थी। यह अनुरोध किया जाता है कि उपर्युक्त बैठक के मिनटों की एक कॉपी प्रस्तुत करें।	13 फरवरी 2017 को आयोजित बैठक के मिनट की एक प्रति वीओसीपीटी ने 24 अप्रैल 2017 को पत्र के द्वारा प्रस्तुत किया गया है जो बाद के पैराग्राफ में लाया गया है।
2.	बर्थिंग पॉलिसी, 2016:	
(i)	<p>वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव बर्थिंग पॉलिसी 2016 के अनुरूप नहीं था। इसलिए, 14 फरवरी 2017 को हमारे पत्र के माध्यम से प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए, वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अपने प्रस्ताव सं पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 को सूखी बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग पॉलिसी पर शिपमेंट मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के प्रकाश में अपने प्रस्ताव की जांच करे, जो अन्य बातों के साथ, सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों को निम्नलिखित के साथ पालन करने की आवश्यकता है:</p> <p>(ए) लंगरगाह में जहाज की प्रतीक्षा के समय के आधार पर बंदरगाह को एंकोरेज शुल्क के लिए कई स्लैब दरें बनानी है।</p> <p>(बी) बंदरगाह को जहाजों के लिए निःशुल्क प्रतीक्षा अवधि प्रदान करना है, जिसके दौरान कोई एंकोरेज नहीं लगाया जाएगा। मुफ्त इंतजार अवधि लंगर में इंतजार के 48 घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए।</p> <p>(सी) निःशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद, फ्री बैलेंस के 10% से 25% तक के सामान्य लंगर शुल्क का शुल्क मुक्त अवधि की समाप्ति के बाद 48-96 घंटे की अवधि के लिए जहाजों पर लगाया जाये।</p> <p>(डी). 96-144 घंटे की प्रतीक्षा अवधि के बाद, बंदरगाहों को जहाज के दैनिक चार्टर दर के बराबर उच्च लंगर शुल्क लगाए।</p> <p>वीओसीपीटी को एक बार फिर से अनुरोध किया जाता है कि वह इसके प्रस्ताव को उपर्युक्त के प्रकाश में पुनः जांच करे।</p>	वर्तमान प्रस्ताव के मुताबिक, लंगर शुल्क में वृद्धि नहीं हुई है और जहाजों के लिए केवल एक दंड प्रावधान शामिल है, जिसके लिए बर्थ तैयार है, लेकिन उपयोगकर्ता जहाजों को बर्थ पर लाने के लिए तैयार नहीं हैं और 28.02.2017 दिनांकित पत्र के द्वारा टीएएमपी को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, एंकोरेज शुल्क का दंड प्रावधान 30% से 15% तक कम हो गया है और शुद्ध वृद्धि मात्र 5 %

		बर्थ गैर-प्रयोग के लिए दंड प्रभारी के रूप में 10% की मौजूदा दर से अधिक है और बर्थिंग के लिए तैयार है। इसलिए, एंकरेज शुल्क की वृद्धि से संबंधित बर्थिंग पॉलिसी के प्रावधान वर्तमान प्रस्ताव के लिए लागू नहीं होंगे और इसलिए प्राधिकरण को प्रस्ताव पर विचार करने और अनुमोदन करने का अनुरोध किया जाता है।
3.	<u>दर का स्केल :</u>	
(i)	<p>प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 17 सितंबर, 2016 के अपने आदेश के अनुसार मौजूदा स्केल ऑफ रेट (एसओआर) ने दो श्रेणियों के लिए अनुसूची 2.6.1 में एंकरेज शुल्क निर्धारित किया है।</p> <p>(i) बंदरगाह बेसिन के अंदर किसी भी क्षेत्र में जहाजों के रहने के लिए लेकिन किसी भी बर्थ / जेटी पर व्यक्तिगत रूप से या डबल बैंकिंग के माध्यम से कब्जा किए बिना। (ii) बंदरगाह बेसिन के बाहर और वीओसीपीटी की अधिसूचित बंदरगाह सीमाओं के भीतर किसी भी क्षेत्र में पोत के रहने के लिए। बंदरगाह ने अब नया शेड्यूल 2.6.1 (बी) के रूप में प्रविष्ट करने का प्रस्ताव दिया है बर्थ तैयार पर जहाज तैयार ना होने के मामले में लंगर शुल्क। इस संबंध में, निम्नलिखित जानकारी पोर्ट ने प्रस्तुत की :</p> <p>(ए) वीओसीपीटी ने प्रस्तावित अनुसूची 2.6.1 में पहली श्रेणी के समान लंगर शुल्क का प्रस्ताव किया है।</p> <p>(बी) वीओसीपीटी यह स्पष्ट करने के लिए कि प्रस्तावित प्रथम श्रेणी दर वर्तमान 2.6.1 शेड्यूल दर से अलग है।</p> <p>(सी) किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिए मौजूदा प्रथम श्रेणी और प्रस्तावित प्रथम श्रेणी लागू होने वाली परिस्थितियों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नोट्स प्रस्तावित किए जा सकते हैं।</p> <p>(डी) श्रेणी के लिए नई अनुसूची में 2.6.1 (बी) के रूप में प्रस्तावित दरें (ii) अर्थात् बंदरगाह बेसिन के बाहर और वीओसीपीटी की अधिसूचित बंदरगाह सीमाओं के भीतर किसी भी क्षेत्र में पोत के रहने के लिए बर्थ तैयार होने पर स्थिति में लगाया जा सकता है, लेकिन जहाज बर्थ के लिए तैयार नहीं है। विस्थापन से बचने के लिए "बर्थ तैयार है लेकिन जहाज तैयार नहीं है" की स्थिति को कवर करने के लिए नोट्स लिखना वांछनीय हो सकता है। वीओसीपीटी उपयुक्त नोट की जांच करे और प्रस्तावित करे</p>	<p>यह प्रस्तुत किया जाता है कि जहां तक 2.6.1 के पहले श्रेणी का संबंध है, पहले भाग के टैरिफ में कोई परिवर्तन नहीं होगा अर्थात्, (i) बंदरगाह बेसिन के अंदर किसी भी क्षेत्र में जहाजों के रहने के लिए, लेकिन किसी भी बर्थ / जेटी को व्यक्तिगत रूप से या मौजूदा दरों में डबल बैंकिंग के माध्यम से कब्जा किए बिना, और दूसरे भाग के तहत दंड प्रावधान शामिल है। अर्थात्, पोत के रहने के लिए बंदरगाह बेसिन के बाहर के किसी भी क्षेत्र में और वीओसीपीटी की अधिसूचित बंदरगाह सीमाओं के भीतर, निर्धारित दर के अनुसार 2.6.1 (बी) अनुसूची प्रस्तावित। इसलिए, इनर हार्बर बेसिन से संबंधित कॉलम 3 और 4 को छोड़कर संशोधित तालिका संलग्नक -2 के साथ संलग्न है। यह प्रस्तुत किया गया है कि अनुसूची 2.6.1 (बी) के शीर्षक में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है एंकरेज शुल्क आवेदन किया जाएगा अगर टैरिफ बर्थ तैयार है पर जहाज तैयार नहीं है और इसलिए एक अलग नोट प्रदान नहीं किया गया है।</p>
(ii)	पोर्ट ने 28 फरवरी 2017 को अपने पत्र के माध्यम से अपने प्रस्ताव को संशोधित किया है। बर्थ तैयार है, लेकिन जहाज बर्थ के साथ आने के लिए तैयार नहीं है इस मामले में	वर्तमान प्रस्ताव 28.02.2017 के पत्र के माध्यम से 15% पर एंकरेज शुल्क का दंड प्रावधान एकत्र करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। प्रस्तावित

<p>बंदरगाह ने कहा है कि जहाजों के लिए बर्थ किराया शुल्क का 15% प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क प्रस्तावित है। हालांकि, यह पाया गया है कि प्रस्तावित लंगर का शुल्क बर्थ किराया शुल्क के 11 से 12.5% की सीमा में है। पोर्ट के बारे में जानकारी के लिए एक तुलनात्मक बयान संलग्न है। वीओसीपीटी स्थिति को स्पष्ट करे।</p>	<p>दर को पूरा करने के लिए मौजूदा ब्याज दरों के 10% पर मौजूदा दर पर विचार करने के लिए, मौजूदा दरों के 1.5 गुना से इसे 15% में बदला जाता है। संशोधित टैरिफ कंप्यूटिंग बर्थ किराया प्रभारों पर 15% तैयार किया गया है और प्राधिकरण के विचार के लिए अनुलग्नक- वर्तमान प्रस्ताव 28.02.2017 के पत्र के माध्यम से 15% पर एंकरेज शुल्क का दंड प्रावधान एकत्र करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। प्रस्तावित दर को पूरा करने के लिए मौजूदा ब्याज दरों के 10% पर मौजूदा दर पर विचार करने के लिए, मौजूदा दरों के 1.5 गुना से इसे 15% में बदला जाता है। संशोधित टैरिफ कंप्यूटिंग बर्थ किराया प्रभारों पर 15% तैयार किया गया है और प्राधिकरण के विचार के लिए अनुलग्नक- II के साथ संलग्न है।</p>
---	--

7.2. वीओसीपीटी ने 24 अप्रैल 2017 के अपने ई-मेल के माध्यम से 13 फरवरी 2017 को, पोर्ट उपयोगकर्ताओं के साथ, उनके साथ विचार विमर्श करने के लिए तथा प्रस्ताव पर उनके विचार जानने के लिए मीटिंग आयोजित की। मिनट्स ऑफ मीटिंग की समाप्ति पर निकल कर आये प्रासंगिक पॉइंट्स निम्नानुसार हैं:

- (i) ट्रेफिक मैनेजर ने बताया कि एंकरेज फीस जो बर्थ किराया प्रभार का 10% है, अभी भी आने पर आयातकों को अपने जहाजों को बर्थिंग के लिए तैयार करने में हतोत्साहित नहीं कर रही है। जहाजों के कुछ मामलों में, जहाज तब भी प्रतीक्षा कर रहे हैं जब बर्थ उपलब्ध है। इसलिए, आयातकों को बंदरगाह पर आने वाले जहाजों के आगमन के निर्धारित समय पर तैयार करने के लिए और बर्थिंग को तैयार करने के लिए अतिरिक्त एंकरेज शुल्क प्रस्ताव किया गया केवल ऐसे जहाजों के लिए, जो बर्थ किराये का 30% होगा।
- (ii) उपयोगकर्ताओं ने सूचित किया कि अन्य अधिकतर बंदरगाहों में लंगर शुल्क का भुगतान नहीं किया जाता है। उपयोगकर्ताओं ने, लंगर शुल्क बढ़ाने की आवश्यकता को स्वीकार करते हुए, यह भी चर्चा की कि लंगर शुल्क का प्रतिशत लागू किया जाना अपेक्षाकृत अधिक है और यह भी कम हो सकता
- (iii) ट्रेफिक मैनेजर और एफए एंड सीएओ ने बर्थिंग पॉलिसी 2016 को संदर्भित किया, जो लंगर शुल्क का 25% बर्थ किराया तय करने के लिए कहता है और 50% से अधिक नहीं होगा।
- (iv) विस्तृत चर्चा के बाद, पोर्ट यूजर्स 10% की मौजूदा लंगरवाही शुल्क लगाने के लिए सहमत हुए और इसके अतिरिक्त 10% उन जहाजों पर लगाया जा सकता है जो उपयुक्त बर्थ उपलब्धता के दौरान भी बर्थ के लिए तैयार नहीं हैं।
- (v) तदनुसार, इंतजार कर रहे जहाज पर लंगर की फीस के रूप में, बर्थ किराये का 20%, जो जहाज इंतजार कर रहे थे लेकिन बर्थिंग के लिए तैयार नहीं थे जबकि बर्थ रिक्तता की पुष्टि हो गई थी।

7.3. वीओसीपीटी ने 24 अप्रैल 2017 को अपनी ईमेल के माध्यम से एंकरेज शुल्क के लिए संशोधित अनुसूची भी जमा कर दी है, जो निम्नानुसार लाया गया है:

अनुसूची: 2.6.1(बी) एंकरेज शुल्क जब बर्थ तैयार है, लेकिन जहाज तैयार नहीं हैं:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई अंश	
		पोत के, हॉर्बर बेसिन के बाहर और वी.ओ.चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट के के भीतर, अधिसूचित की सीमाओं में किसी भी क्षेत्र में रहने के लिए	
		कोस्टल जहाज (रुपए में)	विदेशगामी जहाज (यूएस \$ में)
1	3,000 जीआरटी तक और समावेशी	0.0144 न्यूनतम दशा में रु 28.46	0.000555 न्यूनतम दशा में यूएस \$1.091475
2	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.0096 न्यूनतम दशा में रु 43.45	0.00036 न्यूनतम दशा में यूएस \$1.6665
3	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.0125	0.0005
4	15,001 से 20,000 जीआरटी	0.0153	0.0006
5	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.0210	0.0008
6	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.0230	0.0009
7	30,001 जीआरटी और ऊपर	0.0249	0.0010

नोट:

- (1) जहाज के लंगर समय से 12 घंटे की समाप्ति के बाद एंकरेज शुल्क की उपरोक्त दरों को लागू किया जाएगा और जब, एक खाली उपयुक्त बर्थ उपलब्ध है।
- (2) इंतजार करने वाले जहाजों के 12 घंटे के समय को छोड़कर बर्थ उपलब्ध होने से एंकरेज फीस की लेवी का समय, ऐसे मामलों में गिना जाएगा।

7.4. इसके बाद, वीओसीपीटी ने 5 मई 2017 के अपने ई-मेल द्वारा, संशोधित नोट -2 को प्रस्तुत किया है, जिसमें क्लॉज 2.6.1 (बी) के तहत दंडात्मक लंगर शुल्क के संग्रह के लिए उदाहरण को शामिल किया गया है जो कि लंगर शुल्क इकट्ठा करने के लिए है जब बर्थ तैयार है पर जहाज तैयार नहीं है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित नोट (ii) नीचे दिया गया है:

- (2) इंतजार करने वाले जहाजों के 12 घंटे के समय को छोड़कर बर्थ उपलब्ध होने से एंकरेज फीस की लेवी का समय ऐसे मामलों में गिना जाएगा।

उदाहरण केस:

- (ए) अगर कोई जहाज आज 6.00 बजे पहुंचा है और बर्थ भी खाली है लेकिन यह जहाज 18.00 घंटों (6.00 बजे + 12.00 बजे) तक तैयार नहीं है, वहां कोई दंडात्मक लंगर शुल्क नहीं होगा क्योंकि यह स्वीकार्य 12.00 घंटों की मुफ्त अवधि के भीतर है।
- (बी) उसी मामले में, अगर 20.00 घंटे तक जहाज तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र फ्री प्रतीक्षा अवधि के अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए, क्लॉज 2.6.1 (बी) के अनुसार टैरिफ लागू है।
- (सी) उसी स्थिति में, अगर बर्थ 22.00 बजे तैयार है और पोत 23.00 बजे तैयार है, तो पहले चार घंटे (18.00 बजे से 22.00 बजे तक) क्लॉज 2.6.1 (ए) के अनुसार टैरिफ लागू है और एक घंटे शेष (22.00 बजे से 23.00 बजे तक) धारा 2.6.1 (बी) के अनुसार टैरिफ लागू है।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों के एक उद्धरण और तर्कों को संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे <http://tariffauthority.gov.in>.

9. इस मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई सूचना की कुलता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर रही है:

- (i) यह मामला वी.ओ. चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) से प्राप्त 10 फरवरी 2017 के प्रस्ताव से संबंधित है, जिसमें ऐसे मामलों के एंकरेज प्रभार की एक अनुसूची को शामिल करने के लिए है, जो वर्तमान स्केल दर में, बर्थ तैयार है लेकिन जहाज तैयार नहीं है के लिए है तथा, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 के द्वारा अनुमोदित है।

- (ii) इस प्राधिकरण ने एक आदेश संख्या टीएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 को पास कर, टैरिफ नीति, २०१५ का अनुपालन करते हुए, वीओसीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव पर आधारित, संशोधित स्केल ऑफ रेट और परफॉर्मेंस स्टैंडर्ड, का अनुमोदन कर दिया है।
- (iii) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर जहाज़ (जहाज़ या स्टीमर, नौकायन जहाज़, टग, लॉन्च या अन्य मरीन क्राफ्ट्स) के लिए अनुसूची 2.6.1 में एंकोरेज शुल्क निर्धारित करता है और अनुसूची 2.6.2 में लंगर शुल्क गैर-वाणिज्यिक पोत जैसे अन्य जहाज़ों, अन्य क्राफ्ट्स, मछली पकड़ने के जहाज़, आदि के लिए तय करता है।
मौजूदा प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने बर्थ रिक्त है, लेकिन जहाज़ तैयार नहीं हैं और लंगरगाह पर रह रहे हैं के मामले में एंकोरेज शुल्क लागू करने के लिए प्रस्ताव दिया है। 10 फरवरी 2017 के प्रारंभिक प्रस्ताव में, बंदरगाह ने कहा था हालांकि बर्थ खाली है लेकिन जहाज़ के लंगर में रहने के लिए, लंगर का शुल्क बर्थ किराया प्रभार का 30% रहेगा।
- (iv) यह उल्लेख करने के लिए यहां प्रासंगिक है कि जून 2016 में शिपिंग मंत्रालय ने प्रमुख बंदरगाहों के लिए सूखी बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग पॉलिसी जारी की है और सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट को वास्तविक प्रोत्साहनों और दंड के साथ बर्थिंग मानदंडों को लागू करने के लिए निर्देशित किया है। सभी प्रमुख बंदरगाहों को इस नीति के दिशानिर्देशों को अनुकूल बनाने की आवश्यकता है अपने विशिष्ट बंदरगाहों के लिए और दंड और समग्र बर्थिंग नीति के भाग के रूप में प्रदर्शन मानदंडों से बंधे प्रोत्साहन बनाने और पालन करने है। पॉलिसी सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों द्वारा एंकोरेज शुल्क के लिए दिशानिर्देश भी निर्धारित करती है।
लंगर शुल्क की लेवी के संबंध में दिशानिर्देश की स्थिति को उजागर करते हुए, वीओसीपीटी को यह अनुरोध किया गया था कि वह बर्थिंग पॉलिसी के साथ समीक्षा कर संरेखित करें। समीक्षा करते समय, वीओसीपीटी को उपयोगकर्ताओं के आपत्ति को ध्यान में रखा जाए। इस संदर्भ में, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बंदरगाह के मौजूदा एसओआर पहले ही अनुसूची 2.6 पर पोत के रहने के लिए लंगर चार्ज निर्धारित करता है। मौजूदा प्रस्ताव पर रखा जा रहा है क्योंकि कई जहाज़ों को लंगर में इंतजार करना पड़ रहा है और एजेंट जहाज़ों को समय पर तैयार नहीं कर रहे हैं जिससे लंगर के इंतजार में अधिक जहाज़ों की स्थिति पैदा हो रही है, हालांकि कुछ बर्थ खाली भी हैं। यह प्रस्ताव मुख्य रूप से अनुसूची 2.6.1. के तहत एक और अनुसूची पेश करने के लिए है जो की एक निवारक के रूप में कार्य करेगा बाहरी बंदरगाह पर लंगरवांग पर इंतजार कर रहे जहाज़ों के लिए, भले ही बर्थ खाली है। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, बंदरगाह ने तर्क दिया है कि एंकोरेज शुल्क की वृद्धि से संबंधित बर्थिंग पॉलिसी के प्रावधान वर्तमान प्रस्ताव के लिए लागू नहीं होंगे और इसलिए प्रस्ताव पर विचार करने और उसे स्वीकृति देने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है। बंदरगाह ने कहा है कि वर्तमान प्रस्ताव में एंकोरेज शुल्क में वृद्धि नहीं हुई है। जहाज़ों के लिए केवल एक दंड प्रावधान शामिल है जिसके लिए बर्थ खाली है लेकिन उपयोगकर्ता जहाज़ों को बर्थ करने के लिए तैयार नहीं है।
वीओसीपीटी द्वारा उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और बंदरगाह को स्पष्ट रूप से बताते हुए की मौजूदा प्रस्ताव बर्थिंग पॉलिसी के तहत दायर नहीं किया गया है पोर्ट के बताये कारणों की वजह से, यह प्राधिकरण बंदरगाह के प्रस्ताव के साथ आगे बढ़ने का फैसला करता है।
बर्थिंग पॉलिसी के तहत लंगर में जहाज़ों की प्रतीक्षा के समय के आधार पर एंकोरेज शुल्क के लिए कई स्लैब दरों को निर्धारित नहीं करता है। बंदरगाह को इस मामले की जांच करने और भारत की राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर नौवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी, 2016 के अंतर्गत एक अलग प्रस्ताव पेश करने की सलाह दी जाती है।
- (v) हालांकि, वीओसीपीटी ने 28 फरवरी 2017 के अपने पत्र के माध्यम से निर्धारित एंकोरेज चार्ज की मौजूदा अनुसूची एमओसी द्वारा जारी संशोधित एंकोरेज शुल्क दर्ज कर प्रस्तावित लंगर चार्ज को 30% से घटाकर

15% बर्थ किराया प्रभार में किया। वीओसीपीटी के एसओआर में हालांकि बंदरगाह ने कहा है कि संशोधित प्रस्तावित लंगर चार्ज बर्थ किराया प्रभार का 15% है, यह पाया गया कि यह बर्थ प्रभारों का 11% से 12.5% तक वर्क आउट किया है। वीओसीपीटी ने बाद में 24 अप्रैल 2017 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव को दायर किया है जिसमें मौजूदा बर्थ किराया प्रभार के 15% पर एंकरेज शुल्क प्रस्तावित है। बंदरगाह ने आगे स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित लंगर शुल्क उन मामलों के लिए जब बर्थ खाली है लेकिन पोत बर्थ के लिए तैयार नहीं है केवल तब लागू है जब जहाज बंदरगाह की सीमा के भीतर पर बंदरगाह बेसिन के बाहर इंतजार कर रहा हो। बंदरगाह बेसिन के अंदर किसी भी क्षेत्र में रहने वाले जहाजों पर इस प्रस्ताव का कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। वीओसीपीटी के 24 अप्रैल 2017 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव के साथ, कार्यवाही के दौरान बंदरगाह द्वारा प्रस्तुत सूचना / स्पष्टीकरण के साथ विचार के लिए उठाया जाता है।

(vi) वर्तमान प्रस्ताव दाखिल करने के लिए वीओसीपीटी के मुख्य तर्क नीचे दिए गए हैं:

- (ए) कई जहाज लंगर में इंतजार कर रहे हैं और एजेंट जहाजों को समय पर तैयार नहीं कर रहे हैं, भले ही कुछ बर्थ खाली भी हैं। इसमें बंदरगाह की कोई गलती नहीं होने पर भी जहाजों का इंतजार करने का समय बढ़ जाता है।
- (बी) कोयले के जहाज के मामले में, समर्पित कोयला हैंडलिंग बर्थ का इंतजार कर रहे, संयंत्र में भंडारण की जगह ना होने के कारण या आयातक के अन्य कारणों के अभाव में जहाज लंगर गाह इंतजार कर रहे हैं।
- (सी) नौवहन मंत्रालय (एमओएस) नियमित रूप से कुल मिलाकर जहाजों के टर्नअराउंड समय सहित पूर्व बर्थिंग को रोकने की निगरानी कर रहा है।
- (डी) वीओसीपीटी में पूर्व बर्थिंग निरोध और टर्नअराउंड समय को कम करने के लिए जहाजों के बर्थिंग को सुचारू बनाने के लिए, बंदरगाह, आधार के बाहर लंगर में इंतजार कर रहे जहाज, हालांकि बर्थ खाली है, के अलग एंकरेज शुल्क प्रस्तावित करता है, ।
- (ई) वीओसीपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित प्रविष्टि, दंडनीय प्रकृति का है जो टर्नअराउंड समय को कम करने के लिए निवारक के रूप में कार्य करता है और सहित ही जहाजों के पूर्व बर्थिंग को रोकने और उत्पादकता में वृद्धि और उपयोगकर्ताओं की यात्रा लागत को कम करने के लिए है।

वीओसीपीटी ने व्यापार के साथ बंदरगाह द्वारा आयोजित मीटिंग के मिनटों की एक प्रति अग्रेषित भी किया है जिसमें कहा गया है कि उपयोगकर्ताओं ने लंगर में इंतजार कर रहे जहाज के लिए लंगर शुल्क की आवश्यकता को स्वीकार किया है, भले ही बर्थ उपलब्ध हो। मिनटों के अनुसार पोर्ट यूजर्स लंगर शुल्क के 10% किराया प्रभार, मौजूदा लंगर शुल्क के अलावा लगाने के लिए सहमत हैं उन जहाजों पर जो उपयुक्त बर्थ की उपलब्धता के दौरान भी बर्थ के लिए तैयार नहीं हैं। बंदरगाह ने कहा है कि मौजूदा अनुसूची के अनुसार एंकरेज पर मुफ्त इंतजार अवधि के 12 घंटे के बाद ही एंकरेज शुल्क का शुल्क लगाया जाना चाहिए जैसा की प्रस्तावित है।

जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, यदि वर्तमान प्रस्ताव के रेट लागू होने पर, एंकरेज शुल्क वर्तमान एसओआर में, अनुसूची 2.6.1 में है, जो बर्थ किराया प्रभार का 10% है, एक साथ लागू नहीं किया जाएगा। पोर्ट द्वारा 13 फरवरी 2017 को अग्रेषित किए गए व्यापारियों के साथ बंदरगाह की बैठक के मिनट बताते हैं कि व्यापारी जहाजों पर 10% बर्थ किराया प्रभारों की वृद्धिशील लंगर शुल्क लागू करने के लिए सिद्धांतह सहमत हो गया है, उन जहाजों के लिए जो जहाज खाली बर्थ के होने के बाद भी एंकरेज में इंतजार कर रहे हैं। यहाँ यह बातना तर्क संगत होगा कि हालांकि पोर्ट ने कहा है कि मौजूदा प्रस्तावित लंगर शुल्क और अंतिम संशोधित लंगर शुल्क की तुलना में 24 अप्रैल 2017 के पत्र के माध्यम से वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का 5% हिस्सा बढ़ रहा है। बर्थ किराया प्रभार, बढ़ते लंगर शुल्क का शुल्क 7% से 8% बर्थ किराया प्रभार है। जैसा कि पहले लाया गया था, पोर्ट उपभोक्ताओं द्वारा उठाए गए

आपत्ति के मद्देनजर वीओसीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित एंकरेज शुल्क प्रभार के 15% पर लंगर चार्ज लगाया है।

बंदरगाह द्वारा उद्धृत उपर्युक्त कारणों को ध्यान में रखते हुए और यह मानते हुए कि बर्थ किराया प्रभार का 15% प्रस्तावित लंगर शुल्क बंदरगाह के बाहर लंगर के इंतजार में बरामद जहाजों को बंद करने के लिए एक दंड प्रकृति का है जब की बर्थ खाली है, और इसमें लाने का इरादा है संचालन में अधिक पारदर्शिता, और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित लंगर शुल्क नौवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित लंगर शुल्क के भीतर ठीक है, यह प्राधिकरण अनुसूची 2.6.1.(बी) को सम्मिलित करने के लिए बंदरगाह के प्रस्ताव को मंजूरी देना चाहता है। उपरोक्त सम्मिलन के परिणामस्वरूप, मौजूदा शेड्यूल 2.6.1 को 2.6.1 (ए) के रूप में बदल दिया गया है।

- (vii) बंदरगाह ने स्पष्ट रूप से कहा है कि यह प्रस्ताव राजस्व अर्जित करने के लिए नहीं है। यह यहां बताया गया है कि टैरिफ नीति 2015 के तहत वीओसीपीटी के एसओआर के अंतिम सामान्य संशोधन में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमानित बंदरगाह (सीएचडी सहित) के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) रु. 42,194.57 लाख है। प्रस्तावित स्केल दर पर, अनुमानित राजस्व रु. 38,294.66 लाख है, जो रु. 3,899.31 लाख का अनवरत राजस्व छोड़ रहा है। वीओसीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव पोर्ट के राजस्व में वृद्धि के इरादे से नहीं है। ऐसा इसलिए, इस प्रस्ताव से प्राप्त होने की संभावना के कुछ अतिरिक्त राजस्व पिछले टैरिफ संशोधन में खुला बकाया राजस्व अंतर में शामिल हो सकता है।

बंदरगाह ने, 5 मई 2017 के ईमेल के साथ स्पष्ट किया है कि इस प्रस्ताव पर बोर्ड की मंजूरी प्राप्त की जा रही है। वीओसीपीटी ने पुष्टि किया है कि वीओसीपीटी के अध्ययन में विधिवत रूप से अनुमोदन किया है। बंदरगाह द्वारा सहमति के अनुसार, वीओसीपीटी को हमारे रिकॉर्ड और संदर्भ के लिए बोर्ड की मंजूरी की एक प्रति प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है।

- (viii) टूटीकोरिन शिप एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए) ने कहा है कि एंकरेज पर कई जहाजों की प्रतीक्षा पूरी तरह से अस्थायी घटना है। कई प्रमुख बंदरगाहों में कोई लंगर शुल्क नहीं है। टीएसएए द्वारा एक और मुद्दा यह है कि एनसीबी बर्थ के लिए इंतजार कर रहे कोयले के जहाज 31 मार्च से पहले कई जहाजों के गुच्छे की वजह से थे और सरकार के बिजली संयंत्रों में, सरकार के निर्देश के कारण अगले वित्तीय वर्ष से केवल स्वदेशी कोयले का उपयोग होगा। टीएसएए ने तर्क दिया है कि लंगर में जहाजों की प्रतीक्षा विशेष रूप से कोयला और अन्य बल्क मालवाहक जहाज जैसे जहाजों के बंदरगाह में बुनियादी ढांचे की कमी के कारण है क्योंकि उच्च मसौदा जहाजों को पूरा करने के लिए केवल एक गहरी बर्थ (9वीं बर्थ) है और विशेष रूप से गेहूं को संभालने के लिए उच्च मसौदा साफ बर्थ उपलब्ध नहीं है।

टीएसएए द्वारा किए गए पहले बिंदु के संबंध में कहा गया है कि अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों में एंकरेज शुल्क निर्धारित नहीं हैं, जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा सही तरीके से बताया गया है, मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट (एमबीपीटी), कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी), कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी), जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) और चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट (सीएचपीटी) में लंगर शुल्क प्रचलित है।, शामिल हैं। उपर्युक्त बंदरगाहों के अलावा, मुरगांव पोर्ट ट्रस्ट (एमओपीटी) के एसओआर में लंगर शुल्क भी निर्धारित किया गया है। इसलिए, टीएसएए की दलील, कि अन्य प्रमुख बंदरगाहों में लंगर शुल्क निर्धारित नहीं है, सही नहीं है। इसके अलावा, जैसा कि पहले लाया गया, एमओएस ने बर्थिंग पॉलिसी जारी की है, जिसमें एमओएस ने मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स द्वारा एंकरेज चार्ज के लिए विशिष्ट दिशानिर्देश जारी किए हैं। बर्थ किराया प्रभार 15% पर प्रस्तावित लंगर शुल्क बर्थ किराया प्रभार 10% से 25% की सीमा के भीतर है और वही पॉलिसी में निर्धारित बर्थ किराए के प्रभार अधिकतम 50% है।

टीएसएए की अन्य विवाद के बारे में, अपर्याप्त भंडारण स्थान के बारे में, वीओसीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि पर्याप्त कवर भंडारण उपलब्ध है इसलिए स्टोरेज की जगह की कमी का सवाल उठता नहीं है। बंदरगाह ने यह बताया है कि बंदरगाह के गुच्छे से जहाज के आगमन का कारण, बंदरगाह के कारण नहीं है। जैसा कि बंदरगाह द्वारा ठीक ही कहा गया है, उपयोगकर्ताओं को जहाजों की त्वरित मंजूरी सुनिश्चित करने और पूर्व बर्थिंग को रोकने के लिए माल की निकासी की योजना बनानी चाहिए और 12 घंटों की मुफ्त प्रतीक्षा अवधि से बाहर लंगर के इंतजार को कम करना चाहिए। बंदरगाह ने स्पष्ट किया है कि IX बर्थ को बंद कन्वेयर के साथ मशीनीकृत किया गया है और अब यह एक स्वच्छ बर्थ है। इसके अलावा, बर्थ वीओसी III और IV को फिर से उठाया गया है और गेहूं से निपटने के लिए बहुत उपयुक्त हैं। सभी बर्थ अब केवल साफ हैं और वर्तमान में गेहूं के जहाज सभी बर्थों पर संचालित किए जा रहे हैं।

वीओसीपीटी के प्रस्ताव को प्रत्यारोपण के रूप में देखा जा रहा है जो जहाज को लंगर गाह पर सुस्ताने से है, हालांकि बर्थ उपलब्ध है, जो बंदरगाह की उत्पादकता पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है। एमओएस द्वारा बंदरगाह के प्रदर्शन का नियमित रूप से निरीक्षण किया जा रहा है और इसलिए बंदरगाह पूर्व बर्थिंग निरोध और जहाजों के टर्नअराउंड समय को कम करने और ऑपरेशन में अधिक पारदर्शिता लाने का इरादा रखता है।

(ix) वीओसीपीटी ने बर्थ के खाली होने पर भी बंदरगाह बेसिन के बाहर के जहाज बर्थ के लिए तैयार नहीं है, इस मामले में प्रस्तावित दंडात्मक आरोपों को नियंत्रित करने वाली दो शर्तों को प्रस्तावित किया है।

(ए) पहला नोट बताता है कि प्रस्तावित एंकोरेज चार्ज पोत के लंगर गाह समय से 12 घंटे की समाप्ति के बाद लागू होगा और जब एक खाली उपयुक्त बर्थ उपलब्ध है।

प्रस्तावित अनुसूची 2.6.1 (बी) में लंगर शुल्क की लेवी के लिए 12 घंटे की मुफ्त अवधि का प्रस्तावित नोट अनुसूची 2.6.1 के मौजूदा एसओआर में निर्धारित मुफ्त अवधि के अनुरूप है और इसलिए इसे मंजूरी दी गई है।

(बी) बंदरगाह ने 10 फरवरी 2017 और 28 फरवरी 2017 के दोनों प्रस्तावों में एक नोट और प्रस्तावित किया था, जिसमें कहा गया है कि अगर 2.6.1 (बी) के अनुसार प्रस्तावित दरें लागू होती हैं, तो अनुसूची 2.6.1 के तहत निर्धारित दर लागू नहीं होगी। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने इस नोट को प्रस्तावित नहीं किया है। इसके बजाय यह एक नोट प्रस्तावित किया गया है जिसमें कहा गया है कि इंतजार करने वाले जहाजों के 12 घंटे के समय से अधिक को छोड़कर बर्थ उपलब्ध होने से एंकोरेज फीस की लेवी का समय ऐसे मामलों में गिना जाएगा। दरों के आवेदन में किसी भी तरह की अस्पष्टता से बचने के लिए नीचे दिए गए अनुसार तीन उदाहरणों के साथ पोर्ट ने नोट का विस्तार किया है।

(i) अगर कोई नौका आज 6.00 बजे पहुंचा है और बर्थ भी खाली है लेकिन यह जहाज 18.00 बजे (6.00 बजे + 12.00 बजे) तक तैयार नहीं है, वहां कोई दंडात्मक लंगर शुल्क नहीं होगा क्योंकि यह स्वीकार्य 12.00 घंटों की मुफ्त अवधि के भीतर है।

(ii) उसी मामले में, अगर 20.00 बजे तक जहाज तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र फ्री प्रतीक्षा अवधि के अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए, क्लॉज 2.6.1 (बी) के अनुसार टैरिफ लागू है।

(iii) उसी स्थिति में, अगर बर्थ 22.00 बजे तैयार है और पोत 23.00 बजे तक तैयार है, तो पहले चार घंटे (18.00 बजे से 22.00 बजे तक) क्लॉज 2.6.1 (ए) के अनुसार टैरिफ लागू है और एक घंटे शेष (22.00 बजे से 23.00 बजे तक) धारा 2.6.1 (बी) के अनुसार टैरिफ लागू है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित नोट (बी) प्रकृति में स्पष्ट रूप से स्पष्ट है, कार्यान्वयन में आसानी के लिए उदाहरण भी दिया गया है और अस्पष्टता से बचने के लिए भी, इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट को और मंजूरी दी जाती है।

- (x) टैरिफ पॉलिसी 2015, यह निर्धारित करती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें तीन साल की वैधता अवधि के साथ होगी। जैसा कि पहले कहा गया है, इस प्राधिकरण ने पहले से संशोधित स्केल ऑफ रेट और प्रदर्शन मानकों को टैरिफ नीति 2015 के अंतर्गत मंजूरी दे दी है। वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई है। एंकरेज शुल्क के लिए इस आदेश में अनुमोदित दरों की वैधता है, इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित दरों के सामान्य पैमाने की वैधता के साथ सहमीयादी- बनाया गया है, ताकि इस टैरिफ को एक बार में वीओसीपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन के साथ भविष्य में समीक्षा की जा सके।

10. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक आवेदन के आधार पर, इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निम्नलिखित को स्वीकृति दी:

- (i) अध्याय- II पोत संबंधित शुल्कों के तहत वीओसीपीटी के मौजूदा स्केल में निम्नलिखित अनुसूची को सम्मिलित करें, अनुसूची 2.6.1 के अनुसार 2.6 अनुरक्षण शुल्क के नीचे संर्धन शुल्क के तहत 2.6.1 (बी):

अनुसूची: 2.6.1(बी) एंकरेज शुल्क जब बर्थ तैयार है, लेकिन जहाज़ तैयार नहीं हैं

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई अंश	
		पोत के, हॉर्बर बेसिन के बाहर और वी.ओ.चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट के के भीतर, अधिसूचित की सीमाओं में किसी भी क्षेत्र में रहने के लिए	
		कोस्टल जहाज (रुपए में)	कोस्टल जहाज (रुपए में)
1	3,000 जीआरटी तक और समावेशी	0.0144 न्यूनतम दशा में रु 28.46	0.000555 न्यूनतम दशा में यूएस \$1.091475
2	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.0096 न्यूनतम दशा में रु 43.45	0.00036 न्यूनतम दशा में यूएस \$1.6665
3	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.0125	0.0005
4	15,001 से 20,000 जीआरटी	0.0153	0.0006
5	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.0210	0.0008
6	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.0230	0.0009
7	30,001 जीआरटी और ऊपर	0.0249	0.0010

नोट:

- (1) पोत के लंगर गाह समय से 12 घंटे की समाप्ति के बाद उपरोक्त दर लागू होगी और जब एक खाली उपयुक्त बर्थ उपलब्ध हो।
- (2) एंकरेज फीस की लेवी का समय ऐसे मामलों में भर्ती होगा जब बर्थ उपलब्ध है, जिसमें 12 घंटे के इंतजार को नहीं गिना जाएगा जहाज के ठहरने के कारण।

उदाहरण :

- (ए) अगर कोई जहाज आज 6.00 बजे पहुंचा है और बर्थ भी खाली है लेकिन यह जहाज 18.00 बजे (6.00 घंटे + 12.00 घंटे) तक तैयार नहीं है, वहां कोई दंडात्मक लंगर शुल्क नहीं होगा क्योंकि यह स्वीकार्य 12.00 घंटों की मुफ्त अवधि के भीतर है।
- (बी) उसी मामले में, अगर 20.00 बजे तक जहाज तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र फ्री प्रतीक्षा अवधि के अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए, क्लॉज 2.6.1 (बी) के अनुसार टैरिफ लागू है।

(सी) उसी स्थिति में, अगर बर्थ 22.00 बजे के लिए तैयार है और पोत 23.00 बजे तक तैयार है, तो पहले चार घंटे (18.00 बजे से 22.00 बजे तक) क्लॉज 2.6.1 (ए) के अनुसार टैरिफ लागू है और एक घंटे शेष (22.00 बजे से 23.00 बजे तक) धारा 2.6.1 (बी) के अनुसार टैरिफ लागू है।

(3) उपरोक्त सम्मिलन के परिणामस्वरूप, मौजूदा शेड्यूल 2.6.1 को 2.6.1 (ए) के रूप में बदल दिया गया है।

11. मौजूदा एसओआर में निगमित अनुमोदित लंगर शुल्क भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू हो जाएंगे और यह 31 मार्च 2019 तक क्रमशः आदेश संख्या टीएएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 की वैधता के साथ लागू होगा,।

12. वीओसीपीटी को मौजूदा एसओआर को उपयुक्त तरीके से संशोधित करने का निर्देश दिया गया है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन- III /4/असा./158 /17]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th July, 2017

No. TAMP/12/2017-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for revision of Anchorage Charges prescribed in its existing Scale of Rates approved vide Order No. TEMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports **Case No. TAMP/12/2017- VOCPT**

V.O. Chidambaranar Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 24th day of May, 2017)

This case relates to a proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for revision of Anchorage Charges prescribed in its existing Scale of Rates approved vide Order No. TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016.

2. This Authority has passed an Order No. TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016, approving the revised Scale of Rates and Performance Standards for the VOCPT. The revised Scale of Rates and Performance Standards approved by this Authority was notified vide Gazette No. 370 dated 10 October 2016. The detailed speaking Order pertaining to the revised Scale of Rates of VOCPT has been notified in the Gazette of India on 28 November 2016 vide Gazette No. 427.

3. Now, the VOCPT vide its email dated 10 February 2017 under cover of its letter No. FIN-OFFCT-SOR-REVIS-VI-15 dated 10 February 2017 has proposed for revision of Anchorage charges on the following grounds:

- (i) The anchorage charges are levied as per Section 2.6.1 of the SOR which works out to 9% to 10% of the Berth Hire charges. At present it is observed that in VOCPT many vessels are waiting in the Anchorage and the Agents are not making the vessels ready on time leading to a situation of more vessels waiting at anchorage, even though some of the berths are vacant. This leads to more waiting of

vessels for no fault of the Port. In the cases of coal vessel waiting for dedicated coal handling berth, many vessels are nominated in bunch and vessels are kept waiting in the Anchorage either for want of storage space in the plant or other reasons of importer. The Ministry of Shipping regularly monitors the overall Turn Round Time including the Pre Berthing Detention of the vessels.

- (ii) In view of the above, to streamline the berthing of vessels and to reduce the pre berthing detention and turn around time in VOCPT, the following proposal enhancing the Anchorage fees to 30% of Berth hire charges for the vessel if berth is ready whereas the vessel is not ready to come along berth incorporating additional tariff schedule after the existing schedule of No. 2.6.1 as detailed below:

2.6.1(b) Anchorage charges in case of Berth ready but vessels not ready:

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof			
		For stay of vessel in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths/jetties either individually or by means of double banking		For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of V.O. Chidambaranar Port Trust.	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessels (in US\$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessels (in US\$)
1	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.0193 subject to a minimum of ₹37.99	0.00074 subject to a minimum of US \$1.4558	0.0231 subject to a minimum of ₹45.96	0.00087 subject to a minimum of US \$ 1.7622
2	3,001 to 10,000 GRT	0.0126 subject to a minimum of ₹57.94	0.00049 subject to a minimum of US \$ 2.22	0.0153 subject to a minimum of ₹69.93	0.00057 subject to a minimum of US \$ 2.6817
3	10,001 to 15,000 GRT	0.0166	0.0006	0.0199	0.0008
4	15,001 to 20,000 GRT	0.0206	0.0008	0.0249	0.0010
5	20,001 to 25,000 GRT	0.0278	0.0011	0.0329	0.0013
6	25,001 to 30,000 GRT	0.0306	0.0012	0.0366	0.0014
7	30,001 GRT and above	0.0332	0.0013	0.0398	0.0015
8	Double Banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the anchorage charges specified in the above schedule.			

Note:

- (a) In the cases of coal vessels and Oil vessels waiting for dedicated Jetty, the above rate of Anchorage fee shall apply to waiting vessels which is first in the queue at any point of time.
- (b) In case 2.6.1. (b) is applied 2.6.1 (10%) shall not apply.

4. The port held a meeting with trade on 13 February 2017, seeking consent of the users on the said proposal. The port has submitted the minutes of the meeting held with the trade which is dealt in subsequent paras.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of VOCPT dated 10 February 2017 was circulated to the concerned users / organisations bodies / BOT operators seeking their comments.

5.2. While acknowledging the subject proposal to VOCPT vide our letter dated 14 February 2017, it was brought to the notice of VOCPT that the proposal of the VOCPT includes revision of Anchorage Charges for coal (Bulk cargo) vessels. As the VOCPT is aware, the Ministry of Shipping (MOS) vide its communication No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 has issued Berthing Policy for Dry Bulk Cargo, which inter alia, requires all the Major Port Trusts to create multiple slab rates for anchorage charges based on the time of waiting of vessels in the anchorage. Therefore, the anchorage charges for coal vessels has to be in line with the Berthing Policy. The anchorage charges proposed for coal vessels do not appear to adhere to the Berthing Policy. Therefore, the VOCPT was requested to examine the anchorage charges for coal vessels and the anchorage charges for any other Bulk cargo vessels proposed to be covered by the anchorages charges and align them with Berthing Policy.

6.1. A joint hearing in this case was held on 16 February 2017 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users / user organisations / BOT operators have made their submissions.

6.2. The VOCPT was requested vide our letter dated 24 February 2017 to take action on the following points as agreed at the joint hearing.

- (i) To review its proposal to align it with the Berthing Policy issued by the Government in June 2016 standardizing anchorage charges across major ports. While reviewing, the VOCPT to keep objection of the users. The VOCPT to file a revised proposal latest by 3 March 2017.
- (ii) The Tuticorin Ship Agents' Association (TSAA) to forward its written arguments immediately to VOCPT with a copy to TAMP.
- (iii) The Indian Chamber of Commerce & Industry (ICCI) to furnish in writing the arguments made by it at the joint hearing immediately to VOCPT with a copy to TAMP. The VOCPT to furnish its comments on the arguments made by ICCI within a week thereafter.

6.3. In response to point of action brought out at para 7.2 (ii), the TSAA vide its letter dated 20 February 2017 has furnished their comments on the subject proposal. A copy of the comments received from the TSAA was forwarded to the VOCPT vide our letter dated 24 February 2017. The VOCPT vide its letter dated 14 March 2017 has furnished its reply on comments of the TSAA.

6.4. With reference to the point of action brought out at para 7.2 (iii), the ICCI, vide our letter dated 24 February 2017 and followed by reminder dated 30 March 2017, was requested to furnish their arguments made at the joint hearing immediately to VOCPT and TAMP. In response, the ICCI vide its email dated 3 April 2017 has furnished their comments. A copy of the comments received from the ICCI was forwarded to the VOCPT vide our letter dated 6 April 2017. The VOCPT has not furnished its comments on the comments of ICCI. However, the comments submitted by ICCI are similar to the comments submitted by TSAA on which the port has already given its comments.

6.5. With reference to the first point of action of the joint hearing, the VOCPT vide its letter dated 28 February 2017 has furnished revised proposal which is given below:

- (i) In pursuance of the discussion made in the Joint Hearing held on 16 February 2017 and considering the request of the Users to reduce the proposed penalty provision of Anchorage charges @ 30% of relevant berth hire charges for the vessels not ready for berthing but the berth is ready, the proposal already submitted vide letter of even number dated 10.02.2017 is revised as follows:
 - (a) The Anchorage fees is proposed @ 15% of Berth hire charges for the vessels where berth is ready but the vessel is not ready to come along berth incorporating additional tariff schedule after the existing schedule of No.2.6.1 as detailed below:-

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof			
		For stay of vessel in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths / jetties either individually or by means of double banking		For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of V.O.Chidambaranar Port Trust	
		Coastal Vessel (In ₹)	Foreign-going vessels (in US\$)	Coastal Vessel (In ₹)	Foreign-going vessels (in US\$)
1	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.0193 subject to a minimum of ₹ 37.99	0.00074 subject to a minimum of US \$ 1.4558	0.01155 subject to a minimum of ₹ 22.98	0.000435 subject to a minimum of US \$ 0.8811
2	3,001 to 10,000 GRT	0.0126 subject to a minimum of ₹ 57.94	0.00049 subject to a minimum of US \$ 2.22	0.00765 subject to a minimum of ₹ 34.97	0.000285 subject to a minimum of US \$ 1.34085
3	10,001 to 15,001 GRT	0.0166	0.0006	0.0100	0.0004
4	15,0001 to 20,000 GRT	0.0206	0.0008	0.0125	0.0005
5	20,001 to 25,000 GRT	0.0278	0.0011	0.0165	0.0006
6	25,001 to 30,000 GRT	0.0306	0.0012	0.0183	0.0007
7	30,001 GRT and above	0.0332	0.0013	0.0199	0.0008
8	Double Banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the anchorage charges specified in the above schedule.			

Note :

- (i) In case 2.6.1 (b) is applied 2.6.1 (10%) shall not apply.

The VOCPT has requested to consider the above revised proposal and the approve the proposed rates.

7.1. The VOCPT has, vide its email dated 24 April 2017 and fax dated 5 May 2017 furnished its response to the additional information / clarification sought by us vide our letter dated 17 March 2017 followed by reminder dated 30 March 2017. The summary of the additional information / clarification sought by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Additional information / clarification sought by us	Reply furnished by VOCPT
1.	General	
(i)	The VOCPT to submit a copy of Board Resolution approving its proposal for review of Anchorage Charges prescribed in its existing Scale of Rates (SOR).	The port has vide email dated 5 May 2017 clarified that the approval of the Board is not sent as the same is being placed in the ensuing meeting of the Board and on approval, copy of the Board Resolution will be sent to the Authority. The VOCPT has, however, subsequently intimated that proposal of VOCPT has been duly approved by Chairman VOCPT.
(ii)	The VOCPT vide its email dated 10 February 2017 has intimated that the meeting was fixed on 13 February 2017 with the port users to discuss and seek their consent on the subject proposal. It is requested to furnish a copy of the minutes of the above said meeting.	A copy of the Minutes of the meeting held on 13 February 2017 is furnished by VOCPT vide its letter dated 24 April 2017 which is brought out in subsequent paragraphs.
2.	Berthing Policy, 2016:	
(i)	<p>The proposal submitted by the VOCPT was not in line with the Berthing Policy 2016. Therefore while acknowledging the proposal vide our letter dated 14 February 2017, VOCPT was requested to examine its proposal in light of guidelines issued by the Ministry of Shipping vide its communication No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 on Berthing Policy for Dry Bulk Cargo which, inter alia, requires all the Major Port Trusts to adhere with the following:</p> <p>(a). The port has to create multiple slab rates for anchorage charges based on the time of waiting of vessel in anchorage.</p> <p>(b). The port has to provide free waiting period for vessels during which no anchorages will be levied. The free waiting period should not exceed 48 hours of waiting in the anchorage.</p> <p>(c). Post the free waiting period, a normal anchorage charge ranging from 10% to 25% of the berth hire charges are to be levied on the vessels for period of 48-96 hours post expiry of the free period.</p> <p>(d). Post a waiting period of 96-144 hours, ports is to charge a high anchorage charge comparable to the daily charter rates of the vessel. The VOCPT is once again requested to re-examine its proposal in the light of above.</p>	As per the present proposal, the anchorage charges are not increased and only a penal provision is incorporated for vessels for which the berth is ready but the Users is not ready to berth the vessels and as per the revised proposal submitted to TAMP vide letter dated 28.02.2017 the penal provision of Anchorage charges is reduced from 30% to 15% and the net increase is only 5% over and above the present rate of 10% as a penal charges for non occupation of the berth though vacant and ready for berthing. Hence, the provisions of berthing policy relating to enhancement of Anchorage charges may not be applicable for the present proposal and hence the Authority is requested to consider and approve the proposal.
3.	Scale of Rates :	
(i)	<p>The existing Scale of Rates (SOR) approved by the Authority vide its Order dated 17 September 2016 prescribed the Anchorage charges at Schedule 2.6.1 for two categories namely (i) for stay of vessels in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths/jetties either individually or by means of double banking (ii) for stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified port limits of VOCPT. The port has now proposed insertion of new schedule as 2.6.1 (b) Anchorage charges in case of Berth ready but vessels not ready. In this connection, the port to furnish the following information :</p> <p>(a). The VOCPT has proposed identical anchorage charges for the first category in the proposed Schedule 2.6.1.</p> <p>(b). The VOCPT to clarify how the proposed first category rate is different from the existing rate at</p>	It is submitted that as far as the first category vide 2.6.1 is concerned there will be no change in the tariff of the first part viz., (i) for stay of vessels in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths/jetties either individually or by means of double banking in the existing rates and there is inclusion of penal provision under the second part viz., for stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified port limits of VOCPT through inclusion of rate vide schedule 2.6.1 (b) as proposed. Hence, excluding the Column 3& 4 relating to Inner Harbour basin the revised table is enclosed vide Annexure-II. It is submitted that in the heading of Schedule 2.6.1 (b) it is clearly mentioned that the tariff is meant for Anchorage charges in case of Berth ready but vessels not ready and hence a separate Note is not provided.

	<p>Schedule 2.6.1.</p> <p>(c). Adequate Notes may be proposed bringing out the circumstances under which the existing first category and proposed first category would be applicable to avoid any ambiguity.</p> <p>(d). Rates proposed in the new Schedule as 2.6.1(b) for the category (ii) i.e. for stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified port limits of VOCPT are leviable in a situation when berth is ready but vessel is not ready to berth. It may be desirable to prescribe Notes to cover the situation of “Berth is ready but vessel is not ready” to avoid dispute. The VOCPT to examine and propose suitable notes.</p>	
(ii)	<p>The port has revised its proposal vide its letter dated 28 February 2017. The port has stated that the proposed anchorage fees is proposed @ 15% of berth hire charges for the vessels where berth is ready but the vessel is not ready to come along berth. However, it is observed that the proposed anchorage charges are in the range of 11 to 12.5% of the berth hire charges. A comparative statement is attached herewith for information of port. The VOCPT to clarify the position please.</p>	<p>The present proposal is submitted vide letter dated 28.02.2017 proposing to collect penal provision of Anchorage charges at 15%. For working out the proposed rate, considering the existing rate at 10% of berth hire charges, it is converted into 15% by 1.5 times of the existing rates. The revised tariff computing 15% on the berth hire charges is prepared and enclosed vide Annexure-II for consideration of the Authority.</p>

7.2. The VOCPT has vide its email dated 24 April 2017 furnished the minutes of the meeting held 13 February 2017 with port users to discuss and seek their consent on the proposal. The relevant points culled out from the minutes of meeting are as follows:

- (i) The Traffic Manager stated that Anchorage Fee which is 10% of the Berth Hire Charges is not still discouraging the importers in making their vessels ready for berthing immediately on arrival.

In some cases of vessels, the vessels are waiting even when the berth is available. Hence, in order to induce the importers to plan scheduling the arrival of vessels at the port and also to make it ready for berthing an additional anchorage fee is proposed only on such vessels, which would be at 30% of Berth Hire.
- (ii) The users informed that in most of the other ports the anchorage fee is not levied. The users, while acknowledging the necessity of increasing the anchorage fees, also debated that the percentage of anchorage fee to be implemented is comparatively higher and the same may be reduced.
- (iii) Traffic Manager and FA&CAO referred to the Berthing Policy 2016 which calls for fixing the anchorage fee at 25% of berth hire and not to exceed 50%.
- (iv) After detailed discussion, the port users agreed to the existing anchorage fee of 10% plus 10% may be imposed on the vessels which are not ready to berth during the availability of suitable berth.
- (v) Accordingly, the rate of 20% of berth hire as anchorage fees on the vessel waiting but not made ready for berthing whenever the berths vacant was confirmed.

7.3. The VOCPT has also submitted the revised schedule for Anchorage Charges vide its email dated 24 April 2017 which is brought out as under:

Schedule 2.6.1 (b) Anchorage Charges in case of Berth ready but vessels not ready:

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof	
		For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of V.O. Chidambaranar Port Trust.	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessels (in US\$)
1	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.0144 subject to a minimum of ₹28.46	0.000555 subject to a minimum of US \$1.091475
2	3,001 to 10,000 GRT	0.0096 subject to a minimum of ₹43.45	0.00036 subject to a minimum of US \$1.6665
3	10,001 to 15,000 GRT	0.0125	0.0005
4	15,001 to 20,000 GRT	0.0153	0.0006
5	20,001 to 25,000 GRT	0.0210	0.0008
6	25,001 to 30,000 GRT	0.0230	0.0009
7	30,001 GRT and above	0.0249	0.0010

Notes:

- (1) The above rates of Anchorage charges will apply after expiry of 12 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available.
- (2) The time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping 12 hours time of the waiting vessels.

7.4. Subsequently, the VOCPT has vide its email dated 5 May 2017 furnished the revised Note 2 by incorporating example for the collection of penal anchorage charges under Clause 2.6.1(b) Anchorage Charges in case of Berth ready but vessels not ready. The revised note (ii) proposed by VOCPT is given below:

- (2) The time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping 12 hours time of the waiting vessels.

Example case:

- (a) In case a vessel arrived at 6.00 hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hours (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period.
- (b) In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.6.1(b) is applicable.
- (c). In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.6.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.6.1(b) is applicable.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) This case relates to a proposal dated 10 February 2017 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for incorporating a Schedule of Anchorage Charges in case berth is ready but vessel is not ready in its existing Scale of Rates approved by this Authority vide Order No.TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016.
- (ii) This Authority has passed an Order No.TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016, approving the revised Scale of Rates and Performance Standards based on the proposal received from the VOCPT following the Tariff Policy, 2015.
- (iii) The existing SOR approved by this Authority prescribes Anchorage charges in Schedule 2.6.1 for vessel (ship or steamer, sailing vessel, tug, launches or other marine crafts) and Schedule

2.6.2 prescribes anchorage charges for other vessels like non-commercial vessel, other crafts, fishing vessels etc.

In the current proposal, the VOCPT has proposed for introduction of Anchorage charges in case berth is vacant but vessels are not ready and are staying at anchorage. In the initial proposal dated 10 February 2017, the port had stated that anchorage charge for vessel's stay at anchorage though Berth is vacant was proposed at 30% of Berth Hire Charges.

- (iv) It is relevant here to mention that the MOS in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and has directed all the Major Port Trusts to implement the Berthing norms with actual incentives and penalties. The Policy requires all major ports to adapt these guidelines for their own specific ports and institute penalties and incentives tied to the performance norms as part of the overall berthing policy. The Policy also prescribes Guidelines for levy of anchorage charges by all Major Port Trusts.

Highlighting the guideline position in respect of levy of anchorage fee, the VOCPT was requested to review its proposal to align it with the Berthing Policy. While reviewing, the VOCPT was to keep in view the objection of the users. In this context, the VOCPT has clarified that the existing SOR of the port approved by this Authority already prescribes anchorage charge for stay of vessel at schedule 2.6. The current proposal is mooted because many vessels are waiting in the Anchorage and the agents are not making the vessels ready on time leading to a situation of more vessels waiting at anchorage, even though some of the berths are vacant. The proposal is mainly to introduce one more schedule under Schedule 2.6.1. to act as a deterrent on vessel waiting at anchorage at the outer harbor even though the berth is vacant. In view of the above position, the port has contended that the provisions of berthing policy relating to enhancement of Anchorage charges may not be applicable for the present proposal and hence requested this Authority to consider and approve the proposal. The port has stated that in the current proposal the anchorage charges are not increased. Only a penal provision is incorporated for vessels for which the berth is vacant but the User is not ready to berth the vessels.

In view of the above position brought out by the VOCPT and port categorically stating that the present proposal is not filed under the Berthing Policy for reasons stated by the port, this Authority decide to go ahead with the proposal of the port.

However, the existing schedule of anchorage charge prescribed in the SOR of the VOCPT do not prescribe multiple slab rates for anchorage charges based on the time of waiting of vessels in the anchorage as required under the Berthing Policy issued by the MOS the port is advised to examine the matter and file a separate proposal under the Berthing Policy, 2016 issued by the Ministry of Shipping (MOS) within one month from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (v) The VOCPT vide its letter dated 28 February 2017 filed revised anchorage charges reducing the proposed anchorage charge from 30% to 15% of the Berth Hire Charges. Though the port has stated that the revised proposed anchorage charge is 15% of the Berth Hire Charges, it was observed that it worked out to 11% to 12.5% of the Berth Charges. The VOCPT has subsequently filed final revised proposal dated 24 April 2017 wherein the anchorage charge is proposed at 15% of the existing Berth Hire Charges. The port has further clarified that the revised proposed anchorage charge in case berth is vacant but vessel is not ready to berth is applicable only in respect of vessel waiting outside the harbour basin within the port limits. There is no impact of this proposal on vessels staying in any area inside the harbour basin. The final revised proposal of VOCPT dated 24 April 2017 along with information / clarification furnished by the port during the proceeding is taken up for consideration.
- (vi) The main contention of the VOCPT for filing the current proposal are given below:
- (a) Many vessels are waiting in the Anchorage and the agents are not making the vessels ready on time, even though some of the berths are vacant. This leads to more waiting time of vessels at no fault of the port.
- (b) In case of coal vessel waiting for dedicated coal handling berth, vessels are waiting in anchorage for want of storage space in the plant or other reasons of importer.

- (c) The Ministry of Shipping (MOS) is regularly monitoring the overall turnaround time including the pre berthing detention of vessels.
- (d) In order to streamline the berthing of vessels, to reduce the pre berthing detention and turnaround time in VOCPT, the port has proposed separate anchorage charges of vessel waiting at anchorage outside the berth though Berth is vacant.
- (e) The VOCPT has stated that proposed insertion is of penal nature to act as a deterrent to reduce the turnaround time including pre berthing detention of the vessels and increase the productivity and to reduce the voyage cost of the users.

The VOCPT has also forwarded a copy of the minutes of the meeting held by the port with the trade which states that the users have acknowledged the necessity of increasing anchorage fees for vessel waiting at anchorage even though the berth is available. As per the minutes port users have agreed for imposition of anchorage fee at 10% of the berth hire charge in addition to the existing anchorage fee on vessels which are not ready to berth during the availability of suitable berth. The port has stated that the anchorage fee is proposed to be levied only after the lapse of 12 hours of free waiting period at Anchorage as per the existing schedule.

As clarified by VOCPT, if the rate proposed in the current proposal is applied, the anchorage fee prescribed in the existing SOR at Schedule 2.6.1 which is 10% of the Berth Hire Charges will not be applied simultaneously. The minutes of meeting of port with the trade dated 13 February 2017 forwarded by the port show that the trade has agreed in principle for imposition of incremental anchorage fee of 10% of berth hire charges on vessels which are not berthing at vacant berths but waiting at anchorage. It is relevant here to state that though the port has stated that its proposal is incremental 5% of berth hire charges, on comparison of the existing anchorage fee and the final revised anchorage fee proposed by VOCPT vide its letter dated 24 April 2017, with the berth hire charge, the incremental anchorage fee is 7% to 8% of the berth hire charges. As brought out earlier, the VOCPT in view of the objection raised by the port users has in its revised proposal proposed anchorage charge at 15% of the berth hire charge.

In view of the above reasons cited by the port and also recognising that the proposed anchorage fee of 15% of Berth Hire Charges is of a penal nature to deter vessels waiting at anchorage outside the harbour though berth is vacant, and is intended to bring in more transparency in operation, and also recognising that the proposed anchorage fee is well within the anchorage fee prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping (MOS) this Authority is inclined to approve the proposal of the port for insertion of schedule 2.6.1.(b). Consequent to the above insertion, the existing Schedule 2.6.1 is renumbered as 2.6.1(a).

- (vii) The port has categorically stated that the proposal is not to earn revenue. It is relevant here to state that in the last general revision of the SOR of VOCPT under the Tariff Policy, 2015, the total Annual Revenue Requirement (ARR) for port (including CHD) estimated by this Authority is ₹42,194.57 lakhs. The revenue estimated at the proposed Scale of Rates is ₹38,294.66 lakhs leaving uncovered revenue of ₹3,899.31 lakhs. The current proposal of VOCPT is not with the intention of increasing the revenue of the port. That being so, some additional revenue likely to accrue from this proposal may get subsumed in the revenue gap left uncovered in the last tariff revision.

The port has vide email dated 5 May 2017 has clarified that the approval of the Board is being obtained on this proposal. The port has confirmed that the proposal of VOCPT has been duly approved by Chairman VOCPT. As agreed by the port, the VOCPT is advised to furnish a copy of the Board approval for our records and reference.

- (viii) The Tuticorin Ship Agents Association (TSAA) has stated that the waiting of many vessels at anchorage is purely temporary phenomenon. There is no anchorage fee in many of the major ports. The another point made by TSAA is that coal vessels waiting for NCB berth were due to bunching of many vessels together before 31 March and due to Government's instruction to Government run power plants to use only indigenous coal from next financial year. The TSAA has contended that waiting of vessels at anchorage particularly coal and other bulk cargo vessels like wheat vessels is on account of lack of infrastructure in port because there

is only one deep draft berth (9th berth) to cater to higher draft vessels and specifically no higher draft clean berth is available for handling wheat.

As regards the first point made by TSAA that anchorage charges are not prescribed in other Major Port Trusts as rightly stated by VOCPT, anchorage fee is prevalent in Mumbai Port Trust (MBPT), Kolkatta Port Trust (KOPT), Kandla Port Trust (KPT), Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and Chennai Port Trust (CHPT). Apart from the above mentioned ports, anchorage fee is also prescribed in the SOR of Mormugao Port Trust (MOPT). Hence, the contention of TSAA that anchorage fee is not prescribed in other major ports is not correct. Further, as brought out earlier, the MOS has issued the Berthing Policy, wherein the MOS has issued specific guidelines for levy of anchorage charge by the Major Port Trusts. The proposed anchorage fee at 15% of the berth hire charge is within the range of 10% to 25% of the berth hire charge and maximum to 50% of the berth hire charge prescribed in the ibid policy .

As regards the other contention of TSAA, about inadequate storage space, the VOCPT has categorically stated that adequate covered storage is available hence the question of lack of storage space does not arise. The port has pointed out that bunched arrival of vessel is not on account of port. As rightly stated by the port, users should plan evacuation of cargo to ensure quick clearance of vessels and to reduce pre berthing detention and reduce the waiting at Anchorage beyond the free waiting period of 12 hours. The port has clarified that IX berth has been mechanized with closed conveyors and is now a clean berth. Also, Berths VOC III & IV have been resurfaced and are very much suitable for handling wheat. All the berths are now clean only and at present wheat vessels are being handled at all berths.

The proposal of VOCPT is to be seen as a deterrent in nature for vessel idling at anchorage though berth is available as it adversely impacts the productivity of the port. The performance of port is regularly being monitored by the MOS and hence port intends to reduce pre berthing detention and turnaround time of vessels and to bring in more transparency in the operations.

(ix) The VOCPT has proposed the following two conditionalities governing the proposed penal charges in case of berth is vacant but vessels outside the harbor basin are not ready to berth.

(a) The first note states that the proposed Anchorage charges will apply after expiry of 12 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available.

The proposed note of 12 hours free period for levy of anchorage fees at proposed Schedule 2.6.1(b) is in line with free period already prescribed in the existing SOR of Schedule 2.6.1 and hence is approved.

(b). The port had in both the proposal dated 10 February 2017 and 28 February 2017 also proposed a note stating that in case proposed rates as per 2.6.1(b) is applied, then rates prescribed under Schedule 2.6.1 will not apply. In the final revised proposal, the VOCPT has, however, not proposed this note. Instead it has proposed a note stating that the time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping 12 hours' time of the waiting vessels. The port has also elaborated the note with three examples as given below to avoid any ambiguity in application of the rates.

(i) In case a vessel arrived at 6.00 hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hours (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period.

(ii) In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.6.1(b) is applicable.

(iii). In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.6.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.6.1(b) is applicable.

The revised note (b) proposed by VOCPT are clarificatory in nature with examples for ease of implementation and to avoid ambiguity and hence is approved as proposed by the VOCPT.

- (x) The Tariff Policy, 2015 prescribe that the rates approved by this Authority will have three year validity period. As stated earlier, this Authority had already approved the revised Scale of Rates and Performance Standards under Tariff Policy, 2015. The validity is prescribed upto 31 March 2019. The validity of the rates approved in this order for Anchorage charges is, therefore, made co-terminus with the validity of the general scale of rates revised by this Authority so that this tariff can be reviewed in future alongwith the general revision of the SOR of the VOCPT at one go.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application, this Authority approves the following as proposed by the VOCPT:

- (i) Insert the following Schedule in the existing Scale of Rates of VOCPT under Chapter – II Vessel related charges, under 2.6 Anchorage Fee below the Schedule 2.6.1 as Schedule 2.6.1(b):

Schedule 2.6.1 (b) Anchorage Charges in case Berth is ready but vessel is not ready:

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof	
		For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of V.O. Chidambaranar Port Trust.	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessels (in US\$)
1	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.0144 subject to a minimum of ₹28.46	0.000555 subject to a minimum of US \$1.091475
2	3,001 to 10,000 GRT	0.0096 subject to a minimum of ₹43.45	0.00036 subject to a minimum of US \$1.6665
3	10,001 to 15,000 GRT	0.0125	0.0005
4	15,001 to 20,000 GRT	0.0153	0.0006
5	20,001 to 25,000 GRT	0.0210	0.0008
6	25,001 to 30,000 GRT	0.0230	0.0009
7	30,001 GRT and above	0.0249	0.0010

Note:

- (1) The above rates will apply after expiry of 12 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available.
- (2) The time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping 12 hours' time of the waiting vessels.

Example Case-

- (a) In case a vessel arrived at 6.00 hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hours (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period.
- (b) In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.6.1(b) is applicable.
- (c) In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.6.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.6.1(b) is applicable.

(3) Consequent to the above insertion, the existing Schedule 2.6.1 is renumbered as 2.6.1(a).

11. The approved anchorage charges incorporated in the existing SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019 conterminous with the validity of the Order No.TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016.

12. The VOCPT is directed to amend the existing SOR suitably.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./158/17]